

et des wagons couverts à portes très larges au trafic des céréales. En outre, on munit présentement les châssis de 100 wagons couverts en acier, et affectés au transport du papier journal, d'appareils amortisseurs spéciaux pour protéger les chargements contre les avaries.

Les expéditeurs de produits en vrac ont collaboré au dessin, à l'installation et au fonctionnement de bouches de déchargement pneumatiques de wagons-tombereaux couverts. Le National-Canadien a travaillé en étroite collaboration avec l'industrie de l'aluminium aux plans et à la fabrication de wagons-tombereaux couverts du modèle des wagons-citernes, en aluminium, qui sont largement employés aujourd'hui pour le transport de la potasse de la Saskatchewan. Le National-Canadien a fait œuvre de pionnier dans le perfectionnement et l'utilisation de containers au Canada, méthode d'expédition qui subit présentement de nombreux changements. Les efforts déployés conjointement par les chercheurs du National-Canadien et l'industrie de la viande ont abouti à la mise au point de containers réfrigérés dans lesquels on peut se tenir debout et qui servent au transport de la viande fraîche et d'autres produits périssables entre la terre ferme au Canada et Terre-Neuve. En 1963, les ateliers de la société, à la Pointe-Saint-Charles, à Montréal, ont fabriqué 127 de ces containers. La société consulte fréquemment l'industrie de l'automobile au sujet de matériel spécial pour le transport des automobiles vers les marchés et des pièces et des ensembles composants vers les usines de montage.

En 1964, la société a fait l'acquisition d'articles variés de matériel pour le transport des marchandises, y compris 50 autres transporteurs à triple palier et 75 transporteurs à double palier pour le transport des automobiles et des camions; de 500 wagons couverts en acier de 70 tonnes et de 10 pieds plus longs que les wagons ordinaires; de 100 wagons à plate-forme conçus spécialement pour le transport du bois à pâte et du bois de sciage; de quatre locomotives diesel électriques; et de 500 wagons-tombereaux en acier.

Pour le mouvement des trains de marchandises de grande vitesse, le National-Canadien possède un grand parc de camions et un parc de tracteurs-remorques rail-route qui, ensemble, assurent un service de factage pour presque tous les genres de marchandises. Ces services ont permis à la société de récupérer une grande partie du trafic-marchandises qu'elle avait perdu les années passées au profit d'autres services de transport et aussi de participer au transport de remorques appartenant à des voituriers et à des particuliers. Le volume de transport rail-route accompli par le National-Canadien en 1963 a fait voir un accroissement de 5.9 p. 100 par rapport à celui de 1962.

La société a dernièrement donné suite à la notion de l'Agence maîtresse dans le transport à grande vitesse des marchandises, qui exige la coordination des services de transport routier et ferroviaire pour assurer aux clients vivant dans des endroits isolés, loin des lignes de chemin de fer, les avantages des services modernes et centralisés, avec le soutien d'un service rapide de factage. Cette notion prévoit l'intégration des opérations de grande vitesse et du trafic-marchandises de moins d'une wagonnée,—procédé qu'on a étendu à divers endroits à travers le Canada,—aux principales têtes de lignes qui réunissent des services centralisés de communication directe par téléphone avec le client. Ces Agences maîtresses ont été établies à Charlottetown, Halifax, Québec, Montréal, Toronto, Ottawa, Winnipeg, Edmonton et Vancouver, et à 13 autres endroits où la densité du trafic l'exige. Les services d'Agence maîtresse sont dotés du matériel le plus récent pour la manutention des marchandises—courroies transporteuses à grande vitesse, magnétophones et aides électroniques à la facturation; les grands centres peuvent manutentionner jusqu'à 9,000 colis par heure.

La coordination des opérations rail-route a aussi comporté la mise en service de trains de marchandises de grande vitesse dont la fonction première est de transporter à grande vitesse l'express et les charges de moins d'une wagonnée. Ces trains amènent tout le trafic-colis aux têtes de lignes où il est trié et distribué sans retard à des camions qui attendent. De plus, la suppression du service de messagerie et de la poste des trains de voyageurs a assuré un service plus rapide et plus sûr de transport des voyageurs et a permis à la société d'établir ses horaires de messagerie de manière à mieux répondre aux besoins des expéditeurs et de l'industrie.